COMPAÑIA DE LOS FERRO-CARRILES

DE SEVILLA Á HUELVA Y Á LAS MINAS DE RIO-TINTO.

CONSULTA

Y

DICTÁMEN DE LETRADOS

ACERCA DE LOS DERECHOS DE DICHA COMPAÑIA

Á LOS TERRENOS DE DOMINIO PÚBLICO

EN EL

RAMAL DE NIEBLA Á RIO-TINTO.

SEVILLA.

LA ANDALUCIA.

1873.

Á la Biblioteca Pro-
vincial,
La Compañía.

CONSULTA.

Con arreglo al Decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868, el Gobernador de Huelva hizo en 26 de Junio de 1871 á la Compañía del Ferro-carril de Sevilla á Huelva la concesion de un ramal de camino de hierro desde el pueblo de Niebla á las Minas de Rio-Tinto, y le dió la declaracion de utilidad pública en 12 de Agosto, que fué ratificada por el Ministerio de Fomento, en 25 de Noviembre de aquel año.

La ley de 17 de Febrero de 1873 aprobó la venta de las Minas, y facultó al Poder Ejecutivo para que concediera á los Compradores un ferro-carril desde ellas al puerto de Huelva. La órden de 25 de Junio último hizo cesion á estos de un proyecto que habian estudiado los Ingenieros del Gobierno, y los Compradores, separándose de él, han presentado en 3 de Julio uno distinto; pero que invade el trazado de la Compañía consultante en una extension de treinta y ocho kilómetros.

Ahora bien: el privilegio que el Gobierno pudiera tener respecto á su trazado, ¿pudo trasmitirlo á los Compradores de las Minas?

Habiendo estos abandonado aquel proyecto y presentado otro distinto, ¿pueden alegar en su favor el derecho de preferencia que tuviera el Estado?

En el caso de que haya incompatibilidad entre el proyecto de los Compradores y el de la Compañía, ¿cuál es el derecho preferente?

DICTÁMEN.

Para evacuar la consulta que sobre los puntos indicados en la anterior pregunta nos pide la Compañía concesionaria del Ferro-carril de Sevilla á Huelva y á las Minas de Rio-Tinto, debemos hacer una detenida enumeracion de los hechos con arreglo á los antecedentes é instrucciones que nos ha suministrado la parte consultante.

Desde que esta Sociedad se formó, en 25 de Mayo de 1870, proyectaba construir un Ramal, que partiendo del Pueblo de Niebla, terminase en las Minas de Rio-Tinto. Dos cosas se proponia alcanzar con la realizacion de este pensamiento: una, alimentar la línea principal con los abundantes productos de aquellas riquísimas Minas; y la otra empalmar en su dia con el ferro-carril de Mérida á Sevilla, viniendo así á constituir con las diversas secciones de su proyecto, un camino que arrancára en el Puerto de Huelva y, recorriendo el Valle de Rio-Tinto, llegase hasta Zafra en la provincia de Badajoz.

Con arreglo, pues, al Decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868, solicitó del Gobernador de Huelva la concesion del susodicho ramal, quien la otorgó en 26 de Junio de 1871. Pidió luego á la misma autoridad la declaracion de utilidad pública para los efectos de la expropiacion forzosa, y, prévia la observancia de los trámites marcados en el artículo 8.° de aquel Decreto, se accedió á esta peticion en 12 de Agosto siguiente; declaracion que fué confirmada y ratificada por Real Órden de 25 de Noviembre de aquel año.

La misma Compañía acudiò en 16 de Noviembre de 1872 al Ministerio de Fomento solicitando la concesion de terrenos de dominio público para el mencionado Ramal, fundàndose en los artículos 2.º y 4.º del citado Decreto-ley de Noviembre; y despues de oir los informes del Ingeniero de Huelva y el de la Junta Consultiva, se acordò que se formase el pliego de condiciones para hacer la concesion, y, aprobado que fué en 7 de Junio de 1873 por el Sr. Ministro, se remitió á Sevilla para la aceptacion de la Compañía, la cual prestó su conformidad en 13 del mismo mes.

Apesar de estar terminado el expediente, como se pasara el tiempo sin dictarse la órden de concesion, reclamò la Compañia sin resultado alguno, porque el Ministerio de Fomento habia resuelto, sin duda, alargar indefinidamente el asunto.

Debe advertirse que, hasta este tiempo, la Compañía Sevillana no se ha visto inquietada por nadie en lo relativo á su Ramal de Niebla á Rio-Tinto, circunstancia muy digna de tenerse en cuenta.

Así las cosas, en 20 de Agosto de este año se publicó una ley, cuyo artículo 4.º dice literalmente lo que sigue: "Tampoco podrà nunca suspenderse, ni siquiera interrumpirse el curso de las solicitudes de concesion de obras públicas, ni ménos aplazarse las resoluciones á que da derecho la ultimacion legal de sus diferentes tramitaciones. Cuando EN ESTE ESTADO existan dos ó mas peticiones de una misma obra, obtendrà la concesion la que mayores ventajas ofrezca al dominio público en general, y en particular al interés local ó provincial, segun los casos, justificadas aquellas por los informes y reclamaciones que de cada expediente consten."

Invocando la Compañia este terminante precepto, ha acudido una y otra vez al Ministerio de Fomento sin haber podido conseguir hasta hoy ser atendida, y que se resuelva un expediente totalmente terminado desde 13 de Junio. ¿Porqué no se le han concedido los terrenos de dominio público? ¿Qué causas han existido para suspender de este modo la resolucion de este asunto? Veàmoslo.

La ley de 17 de Febrero de este año, en su artículo único, adjudicó definitivamente en venta las Minas de Rio-Tinto á varios compradores ingleses, que enumera, y facultó al Gobierno para que les concediera un ferro-carril, desde ellas al puerto de Huelva, con la declaracion de utilidad pública, pero sujetándose à la Ley y Reglamentos de Ferro-carriles.

En tal estado el Representante de la Compañía compradora de las Minas acudió, no al Ministerio de Fomento, sino al de Hacienda, solicitando que se le respetase en todos los derechos y acciones que habia adquirido por la ley de Febrero, recayendo en su consecuencia la órden de 25 de Junio de este año publicada en la "Gaceta" del 27.

De esta òrden resulta: 1.º que existia un proyecto de ferro-carril estudiado por el Gobierno para la explotacion de las Minas de Rio-Tinto, el cual se tuvo presente al formarse la Memoria para la venta, y figuró en la condicion once de las económicas: 2.º Que pertenecia al Estado el derecho exclusivo de hacer un ferro-carril desde las Minas à Huelva, y añade, que lo podia ceder, enagenar y trasferir á un tercero sin limitacion alguna, pero refiriéndose siempre al trazado estudiado por los Ingenieros del Estado: 3.º Que el Gobierno comunicó por Reál Órden de 30 de Setiembre de 1872 à los Representantes de España, en Viena, París y San Petersburgo, que hacia la concesion de la línea férrea de Rio-Tinto à Huelva, con la enagenacion de las minas, independiente DE LA DE HUELVA Á SEVILLA; lo cual prueba que le era conocida la concesion que la Compañia tenia hacia mas de un año de Niebla á Rio-Tinto: 4.º Que el Ministro de Hacienda reclamó por esta órden al de Fomento el citado proyecto: y 5.º Que las disposiciones aplicables à los Compradores de las Minas, son el Decreto-ley de Noviembre de 1868, y disposiciones dictadas para su ejecucion.

Pues bien: remitido por el Ministerio de Fomento al de Hacienda el proyecto reclamado, en oficio de la Direccion de 15 de Julio, sin la menor observacion, resulta, segun los informes que se nos han dado, que los Compradores han presentado en aquel departamento, un nuevo trazado, enteramente distinto del estudiado por el Gobierno y que figuró en las condiciones económicas para la venta de las Mínas. Este nuevo proyecto se presentó con fecha 3 de Julio, lo cual explica ya el por qué de la detencion en resolver el expediente de la Compañia Sevillana, no obstante què está terminado desde el 13 de Junio. Es decir; veinte dias antes de haberse presentado el proyecto de los compradores.

Sin embargo de que la Junta Consultiva habia informado ya acerca de la pretension de la Compañía, referente a la concesion de terrenos de dominio público, el expediente, en union con el de los compradores, ha vuelto otra vez

á informe de aquella Corporacion para oir su dictámen respecto á la compatibilidad de ambos proyectos.

Hay un antecedente que por su interés no podemos pasar en silencio. El nuevo trazado de los compradores, se separa por completo del estudiado por el Gobierno, y, segun nos afirma la parte consultante, toca en unos puntos, y en otros está superpuesto al de la Compañía, que, como ya hemos dicho, fué presentado mucho antes de haberse vendido las Minas.

Contra estos actos ha protestado la Sociedad Sevillana, y aun cuando en varias instancias alega que no se puede confundir el expediente de los compradores, que empieza ahora, con el suyo há tiempo terminado, es lo cierto, que la Administracion ha prescindido de toda clase de consideraciones, y que no se ha dictado aun la anhelada resolucion.

En realidad, se nota en la Administracion cierta tirantez en sus relaciones con la Compañía; porque no se explica bien, cómo estando legalmente terminado el expediente desde el momento mismo en que esta aceptó las condiciones impuestas por el Ministerio de Fomento, no se ha dictado la órden concediendo los terrenos de dominio público que pedia. Aquella aceptacion dejaba perfecto el contrato administrativo, por virtud del cual, el Gobierno tenia el derecho de hacer cumplir á la Empresa obligada lo solemnemente convenido, bajo pena de caducidad, caso contrario. Existia el convenio mútuo; faltaba solo la órden que venia á ser la consumacion del acto, despues del cual, solo quedaba á la Compañía el ineludible deber de concluir su línea en el tiempo y con las condiciones estipuladas.

Y si la Administracion tiene siempre el deber de no dilatar la resolucion de los asuntos, despues de la ley de 20 de Agosto, no hay razon alguna que justifique la demora. "Tampoco podrá nunca (dice el art. 4.º) suspenderse ni siquiera interrumpirse el curso de las solicitudes de concesion de obras públicas, ni menos aplazarse las resoluciones á que da derecho la ultimacion legal de sus diferentes tramitaciones." Luego el Ministerio de Fomento ha infringido esta disposicion en el mero hecho de no haber resuelto, hasta la fecha, un expediente terminado hace cinco meses.

Y no se diga que este asunto marchaba paralelamente con el de los compradores de las Minas de Rio-Tinto; porque, aparte de otras razones que aducirémos en su lugar

oportuno, existe una tanto mas incontestable, cuanto que está reducida á una cuestion de fechas. El expediente de la Compañía Sevillana, despues de los informes periciales, quedó terminado en 13 de Junio, en que aquella aceptó las condiciones impuestas por el Ministerio de Fomento, mientras que la solicitud de los compradores acompañando los planos de su trazado, no se presentó hasta el 3 del siguiente Julio, segun los informes recogidos; ó lo que es lo mismo, veinte dias despues. Por consiguiente, no hay nada que pueda justificar la demora en que ha incurrido la Administracion con un propósito que no es fácil poder averiguar.

Con buenas razones podria sostenerse que la declaracion de utilidad general, implícitamente lleva envuelta la concesion de terrenos de dominio público; porque, si por virtud de ella es lícito expropiar á los particulares, no se comprende cómo ese derecho no alcanza al Estado cuando la obra proyectada necesita atravesar aquellos terrenos; y como la línea de Niebla à Rio-Tinto está declarada de utilidad pùblica desde Agosto de 1871, ratificada por el Gobierno en 25 de Noviembre del mismo año, creemos procedente la concesion de terrenos que solicita la Compañía Sevillana; así como tambien opinamos que no se ha cumplido con lo terminantemente establecido en el art. 4.° de la Ley de 20 de Agosto.

Empero veamos la cuestion bajo otro punto de vista. La Ley de 17 de Febrero de este año autorizó al Gobierno para que concediera un ferro-carril desde las Minas al puerto de Huelva, á la Compañía compradora con sujecion á la Ley y Reglamentos de Ferro-carriles. No determinò cuál habia de ser ese camino, ni qué trayecto habia de recorrer. Se limitó pura y simplemente á dar aquella facultad, al Poder Ejecutivo, para que hiciera el uso que estimára conveniente.

Apoyàndose en aquella disposicion, el representante de la Compañia compradora acudió, no al Ministerio de Fomento, sino al de Hacienda, en solicitud de que se reclamasen de aquel centro los estudios y proyectos que el Gobierno habia hecho de un ferro-carril desde las Minas á Huelva, y que se le considerase subrogado en todos los derechos y acciones del Estado, en lo referente al susodicho proyecto. La cuestion se llevó al Consejo de Ministros, y se dictó en su consecuencia la órden de 25 de Junio, que ya conocemos, accediendo en redondo á cuanto se pedia.

Mas ¿qué proyecto era ese? El que años antes habian estudiado los Ingenieros del Gobierno entre los puntos indicados: el mismo que figuró en la Memoria y en la condicion 11 para la venta de las Minas; y el que remitió la Direccion de Obras públicas al Ministerio de Hacienda en 15 de Julio de este año. No podia ser otro.

Pues ahora bien: todos los derechos que sobre este particular puede ostentar la Compañía compradora, arrancan de la Ley de Febrero, y en ella nada se dijo de ese proyecto que há tiempo tenia estudiado el Gobierno. Como se trata de una ley especial, si hubiera sido su pensamiento otorgar un privilegio á los compradores, con exclusion de cualquier otro, y aun darle prioridad, lo habria expresado clara y concretamente, porque los derechos no se presumen, se otorgan. La prueba inconcusa de que no es ese su espíritu, está en que en ella se preceptúa, que al conceder el Gobierno el ferro-carril y declararle de utilidad pública, sea con SUJECION Á LA LEY Y REGLAMENTOS de ferro-carriles. Pues la Órden de 25 de Junio, al conceder el proyecto del Gobierno á los compradores, y al declarar que estos tienen todos los derechos que el Estado se reservó, ha infringido la Ley de Febrero, toda vez que en ella nada se ha dicho acerca de este punto, ni para tanto quiso facultar al Gobierno.

Ni es cierto que el Estado se haya reservado ese privilegio; porque de ser así, no habria ratificado la declaracion de utilidad pública otorgada á la Compañía de Sevilla, ni permitido á esta que empleara sus capitales con su autorizacion y compromiso, para luego despojarla de su derecho. El privilegio, pues, no existia, y no existiendo, no han podido trasmitirse esas prerogativas imaginarias.

Esa misma órden de 25 de Junio declara que la legislacion aplicable á este caso es el Decreto-ley de 14 de Noviembre, y no la Ley de 3 de Junio de 1855 y sus Reglamentos, como acorde con la de 17 de Febrero, dijo el Ministro de Fomento en su órden de 13 de Mayo. Armonías administrativas, que dan por resultado esa confusion que reina en este asunto, y que ponen en el caso á la Compañía Sevillana de no saber á qué legislacion atenerse, vista la diversidad de criterios que se aplican.

Ni es posible tampoco admitir la interpretacion que se quiere dar al art. 5.° del Decreto-ley. Verdad es que, segun él, tiene el Gobierno facultad para declarar la prioridad en favor de la obra que considere mas útil; pero "en

igualdad de circunstancias,“ dice, y esa igualdad no existe en este expediente. El artículo habla del caso en que, dos ó mas particulares soliciten la concesion de una obra pública, cuyas solicitudes den lugar á un mismo expediente, en el cual sean oidas las personas y corporaciones competentes; pero no se refiere al punto que discutimos; porque ni se trata de solicitudes presentadas por diferentes peticionarios; ni tampoco se trata de un solo y exclusivo negocio. El expediente de la Compañía Sevillana, terminó antes de empezarse el de la compradora de las Minas: el primero trata de los terrenos públicos comprendidos entre el pueblo de Niebla y Rio-Tinto: el segundo se refiere á los que existen entre estas Minas y el Puerto de Huelva. Luego son asuntos que no guardan analogía entre sí, y no puede aplicarse el artículo que analizamos.

La Administracion nos proporciona la prueba evidente de cuanto decimos, en su órden de 21 de Setiembre de este año inserta en la “Gaceta“ de 2 de Octubre siguiente. D. Cárlos Hodgson, ciudadano inglés, y D. Ramon Perez del Molino, solicitaron las obras relativas al ensanche y mejora del puerto de Castro-Urdiales. Estas instancias motivaron un expediente, en el cual informaron las personas y corporaciones facultativas; y el Ministerio de Fomento hizo la concesion en favor del segundo, fundándose en que el primer proyecto de Hodgson no podia aceptarse, y en que, si bien presentó otro, lo hizo dos meses despues de “concluida la tramitacion del expediente:“

Seria absurdo sostener lo contrario. Instancias que tienen un mismo fin, se sustancian y deciden á la vez. Peticiones que varian en su objeto, se resuelven separadamente; expedientes legalmente terminados no pueden acumularse con otros que empiezan, y que, además de empezar, se proponen, como en este caso sucede, causar daño, conculcar derechos é infringir leyes. Resultado; la órden de 25 de Junio; sobre resolver en contra de la ley de Febrero, sobre otorgar á los compradores de las Minas un privilegio improcedente, aplica mal, en nuestro juicio, el Decreto-ley de 14 de Noviembre que ella misma invoca.

Dentro del art. 5.° del Decreto de Noviembre no cabe la compatibilidad de líneas en una misma zona como quiere la Administracion, porque á mas de ser aplicable en este lugar cuanto hemos dicho, en otro Dictámen, de la Real

òrden de 30 de Julio de 1872, que explicó y aplicó aquella disposicion, y segun la cual en una misma zona no pueden concederse dos líneas férreas, tenemos que el artículo citado prohibe esa acumulacion de obras. Segun él, tiene el Gobierno el derecho de escoger entre dos ó mas proyectos el que considere mas útil; y, siendo esto así, es claro que no permite líneas paralelas en comarcas pequeñas y en donde no es posible sostener una provechosa competencia.

Pero en este caso hay una razon especial que hace variar en su esencia la cuestion. La ley de Febrero ha facultado al Gobierno para conceder un Ferro-carril à los compradores de las Minas con la declaracion de utilidad pública; mas este privilegio es sin menoscabar los derechos adquiridos, porque eso quiere decir la frase, "con arreglo á la ley y Reglamentos," y porque no se puede arruinar á la Compañía Sevillana que adquirió los suyos al amparo de la ley y con la expresa autorizacion del Gobierno.

Construyan en buen hora los compradores su línea: déles el Gobierno su proyecto si tal es el propósito; marchen paralelamente las dos vías, si es verdad que son compatibles; pero no debe desaparecer la mas antigua, la que hace años tiene la concesion y la declaracion de utilidad, porque asi lo desee la moderna Compañía. Si esto se pide, si en realidad se intenta, cosa que no nos consta afirmamos sin vacilar que la Administracion no puede acceder á esa solicitud. Y no puede acceder; porque la ley lo prohibe, y porque admitiendo esa doctrina no habria derecho seguro ni propiedad estable, aun aquella que el Gobierno mismo otorgó.

Nos dice la Compañía consultante, que el proyecto que presentaron los compradores de las Minas en 3 de Julio en el Ministerio de Fomento, sobre ser distinto del estudiado por los Ingenieros del Gobierno, invade su trazado, y en muchos kilómetros usurpa su proyecto. Sobre este punto no tenemos mas antecedentes que los informes de la Sociedad Sevillana, y vamos à contestar con arreglo à ellos á las preguntas que se nos hacen.

Hemos dicho ya, hablando del proyecto estudiado por el Gobierno, que, en nuestro juicio, con la ley de Febrero no podian los compradores de las Minas ostentar un derecho anterior y preferente; pero aun cuando se admita que el privilegio existia y que el Estado pudo trasmitirlo á la Compañía compradora, siempre que esta se haya separado de él, es decir, siendo cierto que el trazado que

presenta es distinto de aquel, evidente es que el privilegio concluyó en el mero hecho de rechazarse el proyecto que lo originara.

Si, pues, hay compatibilidad entre ambos trazados, la solucion nos parece tan legal como sencilla; otorgar à ambas Empresas los terrenos de dominio público que solicitan, supuesto que ambas tienen la concesion y la declaracion de utilidad general.

Empero si hay incompatibilidad; si como nos dice la Compañía consultante, el proyecto de los compradores invade sus pertenencias, (porque, dada la constitucion del terreno, hay puntos en que es materialmente imposible la separacion,) entonces, por mas que reconozcamos el conflicto, no podemos menos de confesar, que en nuestro juicio es preferente el derecho de la Compañía Sevillana; ó lo que es igual, que tiene en este caso prioridad: prioridad que resulta, ya se atienda al tiempo, ya à la importancia misma de los proyectos.

La Compañía de Sevilla obtuvo la concesion de su Ramal en Junio de 1871, y la declaracion de utilidad pública en Agosto de aquel año, ratificada en Noviembre por el Ministerio de Fomento. La Compañía compradora adquirió sus derechos à consecuencia de la ley de Febrero de 1873, cuando ya aquella tenia terminado su expediente para la concesion de terrenos de dominio público. De forma, que esta prioridad de cerca de dos años, establece, en nuestra opinion, un derecho preferente en favor de la Sociedad consultante. Derecho tanto mas firme, cuanto que en todo ese tiempo ha podido expropiar y adquirir terrenos de dominio particular, y aun hacer obras de consideracion. ¿Con qué título se pretenderia hoy despojarla?

El proyecto de la Compañía compradora está reducido à construir un Ferro-carril desde las Minas de Rio-Tinto al Puerto de Huelva: es decir, que se trata de una via destinada al servicio particular de la Empresa. Por el contrario; el proyecto de la Sociedad Sevillana, se dirige desde las Minas à empalmar por un lado en Niebla con el de Sevilla à Huelva, siguiendo el Valle del Rio-Tinto, y por el otro, en su dia, segun dice, con la línea Bético-Extremeña en Zafra, construyendo una tercera seccion, que tiene ya estudiada desde Rio-Tinto al último punto indicado Pues si el uno es de servicio particular, y el otro tiene un fin marcadamente público, evidente es su mayor importancia y por tanto su prioridad nacida de la índole misma del asunto.

Competente es la Administracion para resolver entre varios proyectos cuál es el mas importante; pero, además de estar limitada esa facultad por las reglas mismas que las Leyes y Reglamentos han establecido, existe el límite de justicia universal, de no poder la Administracion conculcar derechos legítimamente adquiridos, ni dar efecto retroactivo á disposiciones que nunca lo tuvieron; ni acumular un expediente terminado con otro cuya tramitacion empieza.

Discurriendo siempre dentro del supuesto afirmado por la Compañía de Sevilla, de haber incompatibilidad entre ambas líneas, decimos, que no es lícito otorgar los terrenos de dominio público á los compradores de las Minas, negándoselos á ella; ni justo aprobar un proyecto que invade su trazado, porque ese acto administrativo equivaldria á anular una concesion hace dos años otorgada, y á dejar sin efecto la declaracion de utilidad pública que tiene la Compañía desde aquel tiempo. A tanto no alcanza el poder de la Administracion; porque como dice el art. 7.° del Decreto-ley de Noviembre, tiene en sus decisiones que respetar los derechos adquiridos, y á cuya sombra se han invertido tiempo y capital.

Segun nos dice tambien la Compañía consultante, tiene expropiados ya la mayor parte de los terrenos que há menester para construir su Ramal, y, si hoy se declarase la propiedad en favor de la otra línea y se negasen á esta los terrenos de dominio público que demanda, vendria à esperimentar un gran perjuicio y á ser responsable de faltas que no cometió.

Empero la Compañía de Sevilla asegura que el proyecto presentado por los compradores, no solo es distinto del estudiado por el Gobierno, sino que va superpuesto al suyo en una estension de treinta y ocho kilómetros, próximamente la mitad de la via; y siendo esto así, conviene sentar ciertos antecedentes para que quede bien demostrado el juicio que luego emitiremos.

Por la via Diplomática preguntó una Casa extranjera al Gobierno Español en 14 de Setiembre de 1872, si á los compradores de las Minas se otorgaria la concesion y declaracion de utilidad pública de un ferro-carril desde ellas al Puerto de Huelva; y en 30 del mismo mes se le contestó en la misma forma, por el Ministro de Hacienda, señor Ruiz Gomez, diciendo, que el Gobierno otorgaria ambas cosas con arreglo à la legislacion vigente de Ferro-carriles "independientemente, dice esta órden, de la con-

"cesion hecha de la línea de Sevilla á Huelva, única que "existe, debiendo advertir además que los pormenores de "que se hace mérito en la Memoria publicada sobre valo-"racion de las Minas de Rio-Tinto, referentes á los estu-"dios hechos para el ferro-carril mencionado, no envuel-"ve idea de concesion hecha á empresa alguna, sino que "existen los estudios hechos por cuenta del Estado, que "podrá usar ó no el comprador, segun le convenga....."

Y con efecto; hemos visto, tanto en la Memoria para la venta de las Minas, como en la condicion 11 de las económicas, que se habla de ese proyecto estudiado por el Gobierno desde las minas á Huelva, por la divisoria del Rio Odiel, y hasta se calculó su coste.

En consonancia con aquella órden y con estos antecedentes se dictó la Ley de 17 de Febrero por la cual, como sabemos, se faculta al Poder Ejecutivo para que hiciera la concesion y declaracion de utilidad pública de la indicada via férrea, con arreglo á la Ley y Reglamentos de Ferro-carriles: resultando, que mucho antes de venderse las Minas el Gobierno conocia la existencia legal de la Compañía Sevillana, y tenia conocimiento pleno de la concesion y de la declaracion de utilidad general hecha en su favor, en lo referente al Ramal de Niebla á Rio-Tinto. Y no sólo lo sabia el Gobierno, sino que sobre estas bases se calcó la Ley de Febrero llevada á las Córtes por el Gobierno mismo, y se partia como dato seguro é incuestionable, al establecer las nuevas relaciones que iban á crearse entre la Administracion y la Compañía compradora, del perfecto derecho que tiene la Sociedad consultante, anterior y distinto al que por aquella Ley se creó: derecho tanto mas innegable cuanto que esa misma Ley lo vino á sancionar y confirmar.

Mientras el Gobierno, pues, se limite á otorgar á los compradores de las Minas, bien el proyecto que estudiaron sus Ingenieros, bien otro cualquiera, pero que sea distinto del de la Compañía de Sevilla, obrará dentro de la Ley de Febrero. Mas desde el momento en que apruebe el presentado por aquellos superpuesto en una gran estension al de esta, se coloca fuera de la ley y ataca el derecho que ella respetó. No es que se trate de decidir acerca de la compatibilidad ó incompatibilidad de los proyectos; es que se comete un despojo y se infrinje el único precepto que se ha dictado en favor de la Compañía compradora.

Es mas. Por el hecho solo de presentar los comprado-

res un trazado distinto del que les fué otorgado por la Orden de 25 de Junio, se apartan voluntariamente de la Ley de Febrero y caen bajo las prescripciones del derecho comun, ó como ellos quieren, del Decreto de 14 de Noviembre de 1868, en cuyo caso se encuentran enfrente del art. 5.º, que no autoriza la usurpacion que se intenta. Cabe decidir acerca de la mayor importancia entre proyectos distintos: mas nó tratándose de dos, uno de los cuales va superpuesto al otro.

De forma, que la incompatibilidad, si la hubiere, es provocada y sostenida por la Compañía compradora; de ningun modo por la de Sevilla, que, amparada por la Ley de Febrero, no se opone á que la primera construya su ferro-carril: se opone á que se invada su propiedad y á que se apoderen de su trazado.

Por consiguiente, no se trata de prioridad de derechos, ni de incompatibilidad de líneas: se trata pura y simplemente de saber, si puede ser despojada la Compañía de Sevilla, porque los compradores deseen para sí el todo ó parte de su proyecto, y esto es imposible otorgarlo, sopena de infringir, no solo las leyes todas que regulan la materia de ferro-carriles, sino la especial de 17 de Febrero, de la cual arrancan los derechos de la Compañía compradora, que ha reconocido y, por decirlo así sellado, el que siempre tuvo la Sociedad consultante.

RESUMIENDO, pues, diremos:

Primero: Que el expediente sobre concesion de terrenos de dominio público de la Compañía de Sevilla quedó terminado en 13 de Junio, en que aceptó las condiciones impuestas por el Gobierno, y ha debido ser resuelto con arreglo al artículo 4.º de la Ley de 20 de Agosto; no debiendo acumularse con el de la Compañía compradora, por ser éste de fecha posterior y tratarse de proyectos distintos.

Segundo: aun suponiendo que al conceder el Estado á la Compañía compradora los estudios que tenia hechos para un ferro-carril desde las Minas á Huelva le hiciera cesion de todos sus derechos de preferencia, estos se extinguieron desde el momento en que el proyecto presentado por aquella es distinto.

Tercero: que tanto el Gobierno como la Ley de 17 de Febrero han reconocido la existencia legal de la Compañía como anterior á la venta de las Minas; y por consiguiente, léjos de perjudicarla con la concesion del ferro-

carril á los compradores, se afirma por el contrario su derecho anterior y por lo mismo preferente.

Cuarto: que si el proyecto presentado por los compradores va superpuesto en treinta y ocho kilómetros al de la Compañía, entonces no se trata ya de saber si hay ó nó compatibilidad entre ellos, puesto que se trata de un despojo que ninguna ley autoriza.

Y quinto: que los compradores, en el mero hecho de presentar un trazado distinto del que les concedió el Gobierno, se han puesto voluntariamente fuera de la Ley de Febrero, colocándose bajo la accion del derecho comun, y del Decreto-Ley de 14 de Noviembre, que no amparan sus deseos.

Madrid 24 de Noviembre de 1873.

L. NICOLÁS MARIA RIVERO. — L. MANUEL ALONSO MARTINEZ.—L. ANTONIO CÁNOVAS DEL CASTILLO. — Dr. FRANCISCO DE PAULA CANALEJAS. — Dr. D. MANUEL DANVILA. — L. DIEGO SUAREZ.—L. AGUSTIN PUEBLA.

DOCUMENTOS OFICIALES

RELATIVOS A LOS PUNTOS QUE SE VENTILAN EN EL ANTERIOR DICTÁMEN.

DECRETO-LEY DE OBRAS PÚBLICAS DE 14 DE NOVIEMBRE DE 1868.

ARTICULOS 1.°, 2.°, 4.°, 5.°, 7.° Y 8.°

Artículo 1.° Toda obra de las comprendidas bajo la denominacion de públicas, que se ejecute por los particulares, y para la cual no soliciten estos prévia declaracion de utilidad, podrá ser proyectada, construida y explotada sin intervencion de los agentes administrativos.

Queda el dueño libre de fijar las tarifas, peajes, derechos y en general los precios que juzgue convenientes por el uso de dicha obra.

Las cuestiones que se susciten con las personas á quienes perjudique su establecimiento, se ventilarán ante los tribunales ordinarios con exclusion de las autoridades administrativas.

Art. 2.° Cuando la obra que los particulares pretendan llevar á cabo haya de ejecutarse, ya dentro del dominio público, ya ocupando una parte de él, ya afectándole en algun modo, deberá preceder á la ejecucion de dicha obra una autorizacion del Gobierno ó de sus delegados, segun los casos; pero, una vez obtenida, los agentes administrativos sólo intervendrán para exigir el cumplimiento de las condiciones estipuladas en la concesion.

Terminada la obra, cesa la vigilancia por parte del Gobierno, y queda libre el concesionario de enajenar ó explotar aquella en la forma que estime conveniente.

Cuando sólo una parte de la obra afecte al dominio público, los trámites para la concesion y esta misma, se referirán únicamente á dicha parte y no á la totalidad.

Art. 4.° Para que el Gobierno otorgue la concesion á que se refiere el artículo 2.°, deberá presentar el concesionario Memoria y planos explicativos de la obra, de su objeto y de las ventajas que han de reportar con ella los intereses generales.

La Administracion consultará, para ilustrar su juicio, los informes que para cada clase de obra estén vigentes, ó que se establezcan en lo sucesivo: pero estos informes versarán tan solo sobre las ventajas ó inconvenientes de la obra, y daños ó beneficios que pueda causar à otros intereses del Estado, segun se expresa en el art. 3.°

Art. 5.° Estas concesiones se harán por el Ministerio de Fomento, sin pública licitacion, y á perpetuidad: si hubiere mas de una peticion para una misma obra, será preferida la que mayores ventajas ofrezca, y en igualdad de circunstancias la que tuviere la prioridad. Entiéndese además que dichas concesiones no constituyen monopolio.

Art. 7.° Toda concesion se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los intereses particulares. Los agraviados harán valer sus reclamaciones ante los tribunales ordinarios sin intervencion de los agentes administrativos y sin responsabilidad para el Estado.

Art. 8.° Cuando para alguna obra soliciten los particulares la declaracion de utilidad pública se procederá conforme á las siguientes reglas, segun los casos.

Si la obra es de tal importancia que se extiende à varias provincias:

1.° El peticionario depositará en cada uno de los Gobiernos de provincia, simultáneamente ó sucesivamente, á voluntad suya, un ejemplar de los documentos á que se refiere el art. 4.° para toda la obra ó parte de la misma que exija la declaracion de utilidad pública.

2.° Cada Gobernador anunciará por medio del "Boletin oficial" la concesion que se solicita con una lista nominal de los interesados en la expropiacion, autorizando al propio tiempo al peticionario para hacer el replanteo de las obras; y haciendo saber á los Alcaldes de los términos respectivos los dias en que dicho replanteo ha de verificarse para que á su vez lo pongan en conocimiento de los interesados.

3.° El peticionario ó un delegado suyo procederá en los dias señalados al replanteo de las obras, oirá á los dueños de los terrenos y dará las explicaciones que se le exijan.

4.° Las reclamaciones deberán dirigirse á los Alcaldes, dentro de los ocho dias siguientes á la terminacion del replanteo en el término de cada pueblo, y aquellos las trasmitirán con su informe al Gobernador, en el plazo de dos dias. Dichas reclamaciones podràn versar lo mismo contra la declaracion de utilidad pùblica, que sobre los daños y perjuicios que á los interesados se irroguen. Si por ausencia del dueño del prédio que se pretende ocupar, faltare éste ó un apoderado, se procederá en la forma establecida judicialmente para los asuntos civiles. Los gastos originados seràn de cuenta del peticionario.

5.° Cada Gobernador, despues de oir, fijando plazos, á la Diputacion provincial, á las personas ó á las Corporaciones, que en cada caso se determine y al peticionario, mandará el expediente al Gobierno Central, quien decretará en el término de un mes la declaracion de utilidad pública. Los informes facultativos no se referirán al mérito del proyecto, porque sobre dicho proyecto no ha de recaer aprobacion; sino única y exclusivamente á su posibilidad racional y à las cuestiones de hecho propias para ilustrar los dos puntos sometidos al fallo administrativo, à saber: la utilidad pública y la expropiacion.

Si la obra afecta tan sòlo á una provincia, se seguirán reglas semejantes á las anteriores, sustituyendo á la Administracion central el Gobernador de la provincia, y éste, de acuerdo con la Diputacion, declarará la obra de utilidad pública ó negará dicha declaracion.

Sin embargo, cuando los que se sientan agraviados acudan en alzada contra el Gobernador, compete al Ministro de Fomento fallar en último término; pero el recurso contra aquella providencia deberá hacerse precisamente en el término de ocho dias, á contar de aquel en que se publique el fallo del Gobernador.

Por último; si la obra estuviera comprendida en un municipio, al Alcalde, de acuerdo con el Ayuntamiento, y despues de oir al agente facultativo que corresponda, compete lá declaracion de utilidad publica; pero si los que se crean agraviados recurren en alzada, decretará de nuevo el Gobernador, oida la Diputacion y el Ingeniero; y si aun apelasen, fallará en ùltimo término la Administracion Central.

Queda siempre expedita para toda reclamacion que se refiera á expropiaciones la via contenciosa.

CONCESION DEL RAMAL DE NIEBLA Á LAS MINAS DE RIO-TINTO.

"Gobierno de la provincia de Huelva.—Seccion de Fomento.—Negociado de Ferro-carriles.—Excmo. Sr.—Vista la solicitud que V. E. dirige à este Gobierno con fecha 20 del actual, por la que pide la concesion de un ferro-carril que partiendo de las minas de Rio-Tinto termine en la villa de Niebla; hallándose dentro de esta Provincia el terreno que el mismo ha de ocupar, y usando de las facultades que la ley me concede, he dispuesto acceder á los deseos de V. E. concediéndole la línea férrea de que queda hecho mèrito. Dios guarde à V. E. muchos años. Huelva 26 de Junio de 1871.—El Gobernador interino, B. Santamaría.—Excmo. Sr. D. Josè de Gaviria, Presidente de la Compañia del Ferro-carril de Sevilla á Huelva."

DECLARACION DE UTILIDAD PÚBLICA.

"Boletin Oficial de la provincia de Huelva: núm. 30, correspondiente al 21 de Agosto de 1871. – Gobierno de la Provincia de Huelva.—Seccion de Fomento.—Negociado de Ferro-carriles.—Circular.—N.° 182.—Usando de las facultades que me concede el párrafo 2.° del art. 5.° de las bases generales para la nueva legislacion de obras públicas, y conforme con el parecer de la Excelentisima Diputacion provincial, he acordado, con fecha 12 del actual, declarar de utilidad pública unramal de ferro-carril que intenta construir la Compañia concesionaria del de Sevilla á esta Capital, desde las Minas de Rio-Tinto à empalmar con dicha via férrea en el tèrmino de Niebla. Lo que he dispuesto se publique en este periòdico oficial para conocimiento del público. Huelva 19 de Agosto de 1871.—El Gobernador accidental, Braulio Santamaría."

RATIFICACION DE LA DECLARACION DE UTILIDAD PÚBLICA.

La precedente declaracion de utilidad pública fué ratificada en Real Orden de 25 de Noviembre de 1871, cuya cabeza y parte dispositiva dicen asi:

"Ministerio de Fomento.—Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo siguiente:—Ilustrisimo

señor.—S. M. el Rey (q. D. g.) conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, ha tenido á bien disponer se manifieste à la Compañía recurrente que siendo innecesaria, fuera de dichos casos, la autorizacion del Gobierno para el establecimiento de cualquier obra pública, atendidos los términos de dicho Decreto-Ley, no hay inconveniente alguno segun su art. 1.° por parte del Estado, en que se proceda á la construccion del ramal de ferro-carril desde la estacion de Niebla, en la línea de Sevilla á Huelva, á las minas de Rio-Tinto, siempre que se solicite, si necesario fuese, en su dia y á tenor de lo establecido en el artículo 4.° de aquella disposicion legal, la concesion ó concesiones que con arreglo al 2.° procedan, considerando desde luego como firme y valedera la declaracion de utilidad pública de esta línea hecha por el Gobierno de la provincia de Huelva, toda vez que ha terminado el plazo legal señalado para recurrir en alzada, sin que se haya presentado reclamacion ni queja alguna en contrario. Lo que traslado á V. S. para su conocimiento devolviéndole adjunto el proyecto y documentos que acompaña á su instancia. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 25 de Noviembre de 1871.—El Director general, Antonio Ferrer del Rio.—Sr. Presidente del Consejo de Administracion de la Compañía concesionaria del Ferro-carril de Sevilla á Huelva."

ÓRDEN DE 9 DE JUNIO DE 1873:

desestimando una instancia de Don Daniel Carballo que, como Representante de los Compradores de las Minas de Rio-Tinto, solicitaba se negáran á la Compañía los terrenos del dominio público que ha de ocupar el Ramal, y que se la declarase caducada por lo que al mismo Ramal se refiere.

«Poder Ejecutivo.— Ministerio de Fomento.—Ferro-carriles. —Ilmo. Sr.: Vista la instancia promovida ante el Ministerio de Hacienda por D. Daniel Carballo, oponiéndose como representante de los compradores de las Minas de Rio-Tinto, á la concesion de los terrenos de dominio público que pretende la Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Huelva y de Niebla á Rio-Tinto para la segunda

de estas líneas: Vista la órden expedida por aquel departamento al remitir en 12 de Abril último para la resolucion que recomienda en méritos de justicia y del interés del Tesoro, la solicitud indicada: Vista otra instancia del mismo interesado, en que con aquel carácter no sólo se opone á la indicada concesion por considerarla un obstáculo que implica su compatibilidad material entre la línea proyectada y la que los compradores de las Minas tienen derecho á establecer en virtud de la ley de 17 de Febrero último, sino que solicita la caducidad de la Compañia peticionaria en la seccion de Niebla á Rio-Tinto: Vistos el art. 5.° del Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868 y el informe de la Direccion general de Agricultura, Industria y Comercio en la parte de la instancia que la compete: Considerando que los casos de incompatibilidad material de dos líneas férreas son casi imposibles aplicándose la doctrina y disposiciones del artículo 5.° del Decreto-Ley antes citado, y las resoluciones que como precedentes existen en el espediente sobre prioridad entre dos proyectos relativos á la linea de Cartagena á la villa de la Union: Considerando que no se ha demostrado con dato alguno por el recurrente la comprobacion de su aserto: Considerando que constituida la Compañia del ferrocarril de Sevilla á Huelva y á las Minas de Rio-Tinto con arreglo a la ley de 19 de Octubre de 1869, y obedeciendo además en cuanto al objeto que sirvió de base á su constitucion, á las disposiciones del Decreto-ley mencionado, los tribunales de justicia son los únicos llamados á entender y fallar las cuestiones de caducidad que se intenten; el Gobierno de la República, conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, ha resuelto desestimar las instancias de don Daniel Carballo, en representacion de los compradores de las Minas de Rio-Tinto. De òrden del expresado Gobierno lo comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 9 de Junio de 1873.—E. Chao.—Señor Director general de Obras públicas."

ÓRDEN DE 13 DE MAYO DE 1873:

disponiendo que los Compradores de las Minas de Rio-Tinto suspendan toda gestion en el expediente de expropiaciones forzosas.

Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—Al Gobernador de la provincia de Huelva digo con esta fecha lo que sigue:—Vista la instancia promovida con fecha 7 del corriente por el Presidente del Consejo de Administracion de la Compañía del ferro-carril de Sevilla á Huelva y Ramal de Niebla á Rio-Tinto, reclamando contra la órden espedida por ese Gobierno de provincia en 1.° del actual, que accediendo á lo solicitado por D. Guillermo Sundheim, como apoderado de los compradores de las Minas de Rio-Tinto, se dirije á los Alcaldes de Huelva, San Juan del Puerto, Trigueros y otras localidades con el fin de que nombren peritos para que, en union de los designados por aquel interesado, procedan á la formacion de la nómina de propietarios á quienes ha de afectar la expropiacion de los terrenos para el establecimiento del ferro-carril de las Minas de Rio-Tinto á Huelva: Vistos: la ley especial de 17 de Febrero último, el artículo 3.° de la de de 17 de Julio de 1836 y el decreto expedido por la Regencia del Reino en 12 de Agosto de 1869.—Considerando que segun los términos y texto literal del segundo párrafo de la 1.ª de dichas disposiciones, la legislacion aplicable en su dia para el otorgamiento de la concesion del ferro-carril de las Minas de Rio-Tinto al Puerto de Huelva es la de 3 de Junio de 1855 sobre líneas férreas con sus reglamentos y demás á ella referentes: Considerando que si bien la declaracion de utilidad pública para la línea de que se trata es un hecho por el acto solo de la ley de 17 de Febrero, sus efectos en cuanto á la expropiacion forzosa no pueden producirse, sin embargo, hasta tanto que se apruebe por el Gobierno el proyecto correspondiente, base ostensible de dicho privilegio: Considerando que la Superioridad no conoce todavía el proyecto ó estudios de la linea para que la representacion de la Casa Mathesson ha sido autorizada por órden de 21 de Marzo último, esta Direccion general, sin prejuzgar en manera alguna las diversas cuestiones que se inician en la reclamacion, ha dispuesto se suspenda por el Representante de los compradores de las Minas de Rio-Tinto toda gestion en el expediente de expropiacion forzosa de los

terrenos para el ferro-carril antes citado, hasta tanto que, presentados los correspondientes proyectos al Gobierno, obtengan del mismo la debida aprobacion.»

Lo que traslado á V. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. muchos años. Madrid 13 de Mayo de 1873.—El Director general, E. Page.—Señor Presidente del Consejo de Administracion de la Compañia del ferro-carril de Sevilla á Huelva y Ramal de Niebla á Rio-Tinto.

CONCESION DE TERRENOS.

Solicitada del Ministerio de Fomento por la Compañia en 16 de Noviembre de 1872 la concesion de terrenos de dominio público en el Ramal de Niebla á Rio-Tinto, y terminados los trámites legales que para el caso se requieren, se estipuláron las clàusulas de dicha concesion, entre la Compañía y el Gobierno, se extendió y autorizó por el Ministerio de Fomento el correspondiente contrato-pliego de condiciones, y, remitido á la Compañia para su aceptacion, se estampó esta al pié de la firma del Ministro y del sello del Poder Ejecutivo.

El pliego extendido por el Gobierno se encabeza así:

"Pliego de Condiciones particulares para la Concesion "del Ramal de ferro-carril desde la Estacion de Niebla, en "la Línea de Sevilla á Huelva, á las Minas de Rio-Tinto, "en la parte que afecta al Dominio Público."

(Siguen las Condiciones)

y termina de este modo:

—"Madrid 7 de Junio de 1873.—(Firmado.)—Chao.— "Hay una Rúbrica.—Hay un Sello, que dice: "Poder Eje- "tivo.—Ministerio de Fomento."

"Declaro en nombre de la Compañía de los Ferro-car- "riles de Sevilla a Huelva y á las Minas de Rio-Tinto, que "estoy conforme y acepto en todas sus partes las condi- "ciones consignadas en el presente pliego.—Sevilla 13 de "Junio de 1873.—El Presidente Accidental de la Compa- "ñía.—R. Laffite y Castro.—Por acuerdo del Consejo de "Administracion.—El Administrador Secretario. — Fer- "nando de Gabriel."

El referido pliego de condiciones fuè entregado á la Compañía, por medio de su Representante en Madrid, notiċiándolo así la Direccion general de Obras públicas al Go-

bernador de la provincia de Huelva con fecha 9 de Junio; y, aceptado, como se ha visto, el 13, fué remitido oficialmente el 14 al susodicho Gobernador, quien lo elevó el 17 al Ministerio de Fomento, segun consta todo de la certificacion que, copiada à la letra, dice así:

"D. Andrés Gracian y Reboul, Gefe de la Administracion de Fomento del Gobierno de esta Provincia.—Certifico: Que segun resulta de los antecedentes que existen en la misma, con fecha 9 de Junio último la Direccion General del ramo participó á este Gobierno haber entregado á la Compañía de Ferro-carriles de Sevilla à Huelva y Minas de Rio-Tinto, el pliego de condiciones particulares para la concesion de terrenos del dominio público en el Ramal de Niebla á Rio-Tinto.—Así mismo consta que con fecha 14 del expresado mes de Junio el Presidente accidental D. Rafael Laffitte y Castro presentó el pliego de condiciones antedicho con la aceptacion, segun la declaracion hecha en el mismo pliego, á fin de que este Gobierno lo elevase al Ministerio de Fomento, lo cual tuvo efecto el dia 17 del expresado mes.—Y para que conste expido la presente, visada por el Sr. Gobernador en Huelva á 1.° de Diciembre de 1873.—Andrés Gracian.—V.° B.°—Anastasio Ortega.—Hay un sello que dice: "Provincia de Huelva. Seccion de Fomento."

CONSULTA AL GOBIERNO Y RESPUESTA DEL MISMO SOBRE CONCESION DE UN FERRO-CARRIL Á LOS COMPRADORES DE LAS MINAS.

El Banco Nacional Aleman establecido en Bremen hizo con fecha 14 de Setiembre de 1872 al Representante de España en Viena la siguiente consulta:

"¿Se otorgará al comprador de las Minas de Rio-Tin-"to, por el Gobierno Español, la concesion necesaria y la "declaracion de utilidad pública para un ferro-carril de "las Minas à Huelva, ó dependerá el comprador de la "concesion existente ya para dicho ferro-carril?"

Rogamos á V. E. se digne ponernos en el caso de responder à esta pregunta, y aprovechamos esta ocasion para suplicarle que se sirva acoger la seguridad respetuosa de nuestra mas distinguida consideracion.—(Firmado.) —Schloss.—Schlesinger.

Trasmitida la consulta al Gobierno Español contestó lo siguiente:

MINISTERIO DE HACIENDA.

"Este Ministerio no puede menos de manifestar á V. E. que el Gobierno otorgará con sujecion á la Legislacion vigente de Ferro-carriles, la autorizacion necesaria, con la correspondiente declaracion de utilidad pública, para la construccion del Camino de Hierro indicado, independiente de la concesion hecha de la línea de Sevilla á Huelva, única que existe; debiendo advertir además que los pormenores de que se hace mérito en la Memoria publicada sobre valoracion de las Minas de Rio-Tinto, referentes á los estudios hechos para el Ferro-carril mencionado, no encubren idea de concesion hecha á empresa alguna, sino que existen los estudios hechos por cuenta del Estado, que podrá usar ó no el comprador de las Minas segun le convenga, lo mismo que renunciar á la concesion de la vía férrea expresada.—De R. O. etc.—Madrid 30 de Setiembre de 1872.—Ruiz Gomez."

LEY DE VENTA DE LAS MINAS DE RIO-TINTO.

La Asamblea Nacional, en uso de su soberanía, decreta y sanciona la siguiente ley:

Artículo único. Se adjudican definitivamente en venta las Minas de Rio-Tinto à los Sres. William Edward Quentell, Ernest H. Taylor y Enrique Doctsch, por sí y en representacion de la casa Matheson y C.ª, de Lóndres, por la suma de 92.800,000 pesetas al tenor de la proposicion garantida con el previo depósito y aceptada por el Gobierno en los términos que previenen las leyes de 25 de Junio de 1870 y 26 de Diciembre de 1872 y el anuncio oficial de 4 de Enero del presente año. Se autoriza al Gobierno para la concesion á los compradores de las Minas de Rio-Tinto Sres. Quentell, Taylor, Matheson y C.ª de un Ferro-carril que desde aquellas vaya al Puerto de Huelva, declarándolo de utilidad pública, pero sin subvencion ni auxilio por parte del Estado, y con sujecion á la Ley y Reglamentos de Ferro-carriles.

Lo tendrá entendido el Poder Ejecutivo para su impresion, publicacion y cumplimiento.

Palacio de la Asamblea Nacional diez y siete de Febrero de mil ochocientos setenta y tres.—Cristino Martos, Presidente.—Pedro J. Moreno Rodriguez, Representante

Secretario. —Cayo Lopez, Representante Secretario. —Eduardo Benot, Representante Secretario.—Federico Balart, Representante Secretario.

LEY DE 20 DE AGOSTO DE 1873.

Art. 4.° Tampoco podrá nunca suspenderse ni siquiera interrumpirse el curso de las solicitudes de concesion de obras públicas, ni menos aplazarse las resoluciones á que dá derecho la ultimacion legal de sus diferentes tramitaciones. Cuando en este estado existan dos ó mas peticiones de una misma obra, obtendrá la concesion la que mayores ventajas ofrezca al dominio público en general, y en particular al interés local ó provincial, segun los casos, justificadas aquellas por los informes y reclamaciones que de cada expediente consten.

IMPORTANTE.

En prensa los documentos que preceden llega á poder de la Compañia, formando parte de un Expediente instruido en el Gobierno Civil de Huelva con otro objeto, y que para su vista se le remite, la órden, que á continuacion se copia, del Poder Ejecutivo, importantísima por los términos decisivos, y que no se prestan á tergiversacion alguna, en que está concebida, y la cual desconocia por completo la Compañía, apesar de prevenirse en su última parte que se le comunicára, como era procedente:

"Poder Ejecutivo.—Ministerio de Fomento.—Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—El Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo que sigue:—Ilmo. Sr.—Vistas las instancias promovidas con fecha diez y seis de Noviembre y veinte y dos de Marzo últimos por el Presidente del Consejo de Administracion de la Compañía de los Ferro-carriles de Sevilla

á Huelva y á las Minas de Rio-Tinto, solicitando en nombre de la misma la concesion á perpetuidad de los terrenos del dominio público que se ocupen con el establecimiento de la segunda de dichas líneas, con relevacion de prestar fianza atendido el valor de las obras ya ejecutadas en la Línea principal, y acompañando al efecto por duplicado la Memoria, planos topográficos y de las obras, con los modelos de las mismas; Vistos estos documentos, el informe del Ingeniero Gefe de la Provincia de Huelva, el de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y los demás del expediente: Visto el Decreto-Ley de 14 de Noviembre de 1868, y el Pliego de Condiciones particulares formulado por ese Centro Directivo para la concesion que se pretende: Considerando que la Línea ha de ocupar determinados puntos que constituyen dominio público: Considerando que la dispensa del depósito ó sustitucion en la forma que se propone no puede aceptarse por la Administracion, que siempre ha considerado aislados para todos los efectos de la concesion los términos obligatorios de cada una, por mas que las Líneas á que se refieren enlacen entre sí; el Gobierno de la República, conformándose con lo propuesto por esa Direccion general, ha resuelto aprobar el adjunto Pliego de Condiciones particulares para la concesion del Ferro-carril de la estacion de Niebla, de la Línea en construccion de Sevilla á Huelva, à las Minas de Rio-Tinto en la parte que al dominio público afecta su instalacion con las obras para los nueve pasos sobre el Rio-Tinto, el del Rio Agrio, los de los Arroyos del Arzobispo, Giraldo, Barrezuelo del Coladero, Esparragosillo, y de la Sierra, sobre las riberas de Cachan, del Tamujoso y demás cursos de agua de menor importancia determinados en el estado que acompaña á la Memoria del proyecto presentado, así como tambien por las obras que exige el paso á nivel para el cruce de la carretera de Alcalá de Guadaira á Huelva; aprobando asimismo el proyecto de la Línea en la parte respectiva con arreglo á las prescripciones del antedicho Pliego, que se pasará al peticionario para la debida aceptacion, con el fin de proceder, cumplido este requisito, al otorgamiento de la concesion, conforme á las disposiciones del Decreto-Ley antes citado —Lo que traslado a V. S. para su conocimiento y el de la Compañía peticionaria, remitiéndole al propio tiempo adjunto el Pliego de que se trata, para los efectos que en la preinserta Orden se determinan.—Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid 9 de Junio de 1873.—El

Director general, E. Page.—Sr. Gobernador Civil de la Provincia de Huelva."

Al anterior documento sigue un volante, que dice así:

"Ministerio de Fomento.—Direccion general de Obras públicas.—Sr. Gobernador.--No se acompaña el Pliego por haberse entregado á la mano al Representante de la Compañía, de la que le recibirá V., con la nota de aceptacion, para que se sirva devolverlo á este Centro.—Hay una rúbrica.—Hay un sello."

